

Wanderer W25K 1936–38

MOTORNYTT måndag 9 december
Föregående fredag 6 december

RECHARGE

1. 300 miljoner till miljöbilar som exporterats

Av Erik Söderholm, publicerad 2019-12-03, 06:25

En av fyra laddhybrider har försvunnit till andra länder.



En ny genomgång visar att miljöbilar som fått subventioner på över 300 miljoner kronor av svenska staten har försvunnit utomlands på export.

Undersökningen är gjord av bilannonssajten Wayke, bilhandlarnas branschorganisation MRF och analysföretaget Vroom.

Exporten av miljöbilar har varit ett känt problem länge. Miljöbilarna subventioneras med exempelvis 60.000 kronor för elbilar i Sverige, men bilarna rullar inte många mil längs svenska vägar innan de exporteras utomlands där efterfrågan är hög. Dessutom spelar den svaga valutan en roll.

"Det vi ser är att fler bilar med låga koldioxidutsläpp försvinner ut ur landet och att det i stället tas in bilar med höga koldioxidutsläpp. Det var kanske inte riktigt tanken med det nya skattesystemet bonus/malus, men det är en effekt som har uppstått", säger Martin Fransson, vd på Wayke, till TT.

Enligt de här siffrorna har en av fyra laddhybrider och en av fem elbilar som var nyregistrerade 2016 exporterats till andra länder.

Antalet laddbara bilar som exporterats, efter att de tidigare varit registrerade i Sverige:
2016: 1 220 laddhybrider, 147 elbilar.
2017: 2 045 laddhybrider, 529 elbilar.
2018: 3 844 laddhybrider, 1 279 elbilar.
2019: 4 544 laddhybrider, 1 159 elbilar.
Källa: Vroom TT

2. Vätgasbil eller batterielbil, vilken teknik är effektivast och miljömässigt bäst?

Av Elias Medelberg, Publicerad 2019-11-29, 06:34

Bilvärlden står inför stora förändringar för att sänka utsläppen. Hur det ska gå till är man inte överens om men det finns gott om idéer. Vätgas är en av dem, är det en lösning? Eller kanske en dyr och ineffektiv teknik? Svaren är inte entydiga och spåkulan är väldigt grumlig.



För att kunna möta klimatmålen utvecklas ny teknik som aldrig förr. Elbilarna nämns som frälsare för miljön. Att elbilar tar ledningen är också det absolut mest troliga, men frågan är om det är i form av batterielbilar eller vätgasbilar. Både vätgasbilarna och batterielbilarna använder elmotor för drivningen av bilen. Skillnaden är var elektronerna i elmotorn kommer ifrån – ett batteri eller en bränslecell?

Det finns olika åsikter om vilken teknik som är bäst. Den nästan helige Elon Musk har kallat vätgasbilarna för "fool cells" och menar att det är resursslöseri att göra vätgas med hjälp av el istället för att använda elen direkt i en batterielbil.

Andra anser att fördelarna hos vätgasen väger över. Snabb tankning, färre dyra och skadliga metaller under produktionen och elnätet behöver inte uppgraderas – något vi blir tvungen till om batterielbilarna skulle bli marknadsledande. Däremot kommer du inte kunna tanka vätgas hemma och om vätgasen görs genom naturgasreformering sker det en del utsläpp under tillverkningen av drivmedlet.

I jämförelse framstår förbränningsmotorn som väldigt ineffektiv och det mesta av energin försvinner som värmeförluster. Dessutom används i nuläget bränslen som till största del är fossila. Biobränslen blir viktiga under en övergångsfas men de flesta forskare är överens om att den "fossila parantesen" inom transportsektorn är på väg att avslutas.

Bara utsläppen från förbränningsmotorer som förorenar luften tar redan idag död på människor i förtid. Oljan som används släpper också ut ofantliga mängder växthusgaser. Vissa vill hävda att biodrivmedel är ett bra alternativ men de släpper fortsatt ut miljöfarliga ämnen under körning och stora landområden skulle behöva ockuperas av plantager för att kunna göra tillräckligt med biodrivmedel till hela jordens befolkning.

Att förbränningsbilarna kommer att ersättas med mer miljövettiga alternativ är ett faktum. Men i vilken takt detta sker är mycket svårare att sia om och en fullständigt förbränningsfri fordonsflotta är väldigt långt borta.



Nyligen testade vi Hyundai Nexo, en av de första vätgasbilar man kan köpa och äga istället för att leasa. En alldeles utmärkt bil, men ändå avråder vi från köp i nuläget.
Klicka på bilden för att läsa mer.

Förbränningsmotorn kommer bli kvar ett bra tag till, och biodrivmedel kommer vara en viktig kloss för att bygga vidare mot miljömålen. Nu är det dock vätgastekniken vi fokuserar på.

Tesla mot vätgas: Grymma förluster

Senast vi körde Tesla Model 3 kom vi 437 kilometer innan den kvarvarande räckvidden stod på noll. Det krävdes 70 kWh enligt bilen själv, men det inkluderar inte förluster under laddning. Räknar vi in en förlust på sju procent krävde Teslan 74,9 kWh.

Tar vi premisserna ovan och kokar ihop med lite matematik visar det sig att det krävs 219 kWh för att komma lika långt med vätgasbilen som med Model 3. Alltså nästan tre gånger så mycket. Det betyder däremot inte att vätgas är sämre för miljön, kommer elen från förnybara källor är inte utsläppen särskilt stora.

Energiförbrukning: Stora skillnader

Enligt Vätgas Sverige krävs 50 kWh för att producera 1 kg vätgas och när den gått igenom bränslecellen har man 33 kWh som kan utnyttjas till framdrivning av bilen. 1 kg vätgas ska ge ungefär tio mils körning. Nexo har en WLTP-siffra som ligger på just 1 kg per 100 kilometer.

När vi gjorde snabbladdningstest på Model 3 fick vi enligt Teslan i 69 kWh men stolpen sade 74,5 kWh. En förlust på ungefär 7 procent. I tabellen har vi räknat på Vätgas Sveriges siffror och de resultat vi fick under vårt laddtest. Det här är alltså inte inräknat distribution.



Under tanklocket hos Hyundai Nexo ser det ut ungefär som på en vanlig gasbil. Det är högt från marken till bagagegolvet, eftersom gastankar och batteri tar upp mycket utrymme. Men det är i praktiken ingen större skillnad på lasthöjd, jämfört med många andra suvar i det här segmentet.

Så mycket energi krävs för tio mils körning

Biltyp	**kWh**
Vätgasbil	ca 50
Audi e-tron	25,9
BMW i3	18,7
Kia e-niro	18,7
Tesla Model 3	18,4



Honda FCX Clarity erbjöds som leasingbil i Japan 2008–2014 och var den första "riktiga" vätgasbilen som serietillverkades. Elmotorn gav 136 hk och 256 Nm, räckvidden uppgavs till 39 mil.

Miljöaspekten: Elbil eller vätgas?

Än så länge är det svårt att komma med en ordentlig slutsats om hur vätgas kontra elbilar påverkar miljön. Elbilarna släpper ut väldigt mycket CO2 under produktion, framför allt vid batteriframställningen.

Däremot är inte ångreformering av fossil naturgas ett bra sätt att framställa vätgas på, om man vill rädda planeten. Naturgas (metangas) är en biprodukt vid oljeutvinning, eller så utvinns den ur separata gasfyndigheter.

Tyvärr är ångreformering det billigaste sättet och därför också det som används mest. Enligt Jon Hunt, chef för alternativa drivmedel på Toyota, är de totala utsläppen för vätgasbilar mot elbilar ungefär lika stora sett över 150.000 miles (cirka 24.000 mil).

När vätgasen enbart tillverkas av förnybar el kommer utsläppen att minska, samtidigt kan en elbils miljöpåverkan minska med ny batteriteknik och återvinning av nämnda batterier. Både vätgas och batterier blir alltså bättre, miljömässigt, men hur snabbt den tekniska utvecklingen sker är förstås svårt att veta.

Svaret på på den enkla frågan – vilken teknik är bäst för miljön – är väldigt svår att besvara på något tvärsäkert sätt. Men helt klart är vätgasbilar och batterielbilar miljömässigt mycket bättre än de andra alternativen som används idag.

Fler tankstationer kommer

Idag finns endast fem vätgasstationer i Sverige: en i Arlanda och en vardera i Göteborg, Mariestad, Sandviken och Umeå.

Ett samarbete för att bygga ut infrastrukturen i Sverige kallat "Nordic Hydrogen Corridor" ska bygga åtta vätgasstationer, få ut 100 bränslecellsbilar på svenska vägar och ta fram en anläggning för framställning av vätgas med elektrolys som ska drivas med förnybar el. Tanken är att det ska binda ihop de nordiska huvudstäderna Köpenhamn, Oslo och Stockholm.

När allt kommer på plats vet vi inte ännu, den första tidsplanen har spruckit och samarbetspartner har ändrats men de lovade målen ska nås. Vi vet ännu inte heller var stationerna kommer att placeras, mer än att de ska hamna intill de större vägarna.

Bränslecellsteknikens framtid – Mariestad

Förra året invigdes en vätgasstation i Mariestad. Det blev världens första off-grid-vätgasstation som får energin från solceller.

Off-grid innebär att den inte är kopplad till resten av elnätet och elen kommer alltså enbart från solpanelerna som står en bit bakom. Det innebär noll växthusgasutsläpp under produktionen av vätgasen, och sedan tidigare vet vi att noll växthusgasutsläpp även gäller körning med vätgasbil.

Stationen kostade 25 miljoner kronor att bygga och den kan få fram 4.000 kilo vätgas per år, vilket räcker för ungefär 40.000 mils körning. Alltså kan 30 vätgasbilar köra 1.500 mil vardera. Eftersom det idag finns strax över fem miljoner personbilar i Sverige skulle det krävas mycket omfattande investeringar för att bygga ut infrastrukturen för vätgasbilar med off-grid teknik. Solpanelerna tar upp en yta på 1.600 kvadratmeter.

Snabba vätgasfakta

Vad är vätgas? Väte är universums vanligaste och lättaste grundämne. Vid normalt tryck och normal temperatur är väte en gas. Den är osynlig, luktar inte och är inte giftig. Bidrar inte till koldioxidutsläpp.

Men vätgas är explosivt och brinner snabbt. Vätgas blir vätska vid minus 253 grader. I Toyota Mirai och Hyundai Nexo använder man vätgas som komprimerats 700 bars tryck. Att trycka ihop gasen kräver energi, och förlusten för kompressionen ligger på mellan fem och tio procent. Att kyla ner vätgas kräver också energi.

Hur produceras vätgas? Det finns flera sätt. I Sverige gör vi vätgas genom sönderdelning av vatten med el, vilket är en process som kallas för elektrolys. När vi använder "grön" el blir även vätgasen grön. Vanligt är annars ångreformering av naturgas. Det här kan också göras från biogas eller via förgasning av trädrester.

Andra sätt är från ammoniak eller metanol. Energiförlusten att gå från el till vätgas är cirka 30–40 procent. I dagsläget tillverkas vätgas främst av naturgas eftersom det är billigast. Men naturgas är ett fossilt bränsle. Priset för vätgas är cirka 1,7 gånger högre än för ursprungsenergin.

Är vätgas farligt? Det tyska luftskeppet Hindenburg började brinna 1937 på grund av lättantändlig lack på utsidan. Det är den historiskt sett mest kända olyckan med vätgas, men egentligen var luftskeppen konstruerade för att använda den mindre farliga gasen helium. Helium producerades i USA, men fick inte exporteras till Nazi-Tyskland vilket tvingade fram användandet av vätgas istället.

Vätgas är lättantändligt men ute i luften läcker den rakt upp då den väger mindre än en tiondel av luften, vilket innebär att vätgas inte samlas där människor befinner sig, till skillnad från bensin och bensinångor.

Vätgas är den vanligaste industrigasen idag, det finns alltså mångårig erfarenhet av hur man ska hantera den. Däremot är vätgasen inget som konsumenter kommer i kontakt med i vardagen, förrän nu när de första vätgasbilarna rullar ut på vägarna.

I bilarna finns sensorer som håller koll på om det skulle bli en läcka i någon av bilens tankar och de skulle i så fall larma och stänga av vätgasen.

Om bilen skulle brinna och trycket i tanken skulle öka finns ventiler som släpper ut gasen bort från de som sitter i bilen. Det är inte heller något syre i tankarna så det kan inte ske en explosion i dem. Vätgasbilar testas också på precis samma sätt som vanliga bilar i Euro NCAP. Där fick Hyundai Nexo toppbetyg. Toyota Mirais tankar har uthållighetstestats genom att man skjutit, eldat och släppt 150 ton på dem.



Första generationen av Toyotas vätgasbil Mirai väckte känslor, med sin egensinniga design. Och modellen är knappast någon storsäljare i Sverige – under hela förra året registrerades bara fem exemplar. Nya Mirai däremot (bilden ovan), har fått en helt annorlunda design. Dessutom blir modellen bakhjulsdriven.

Klarar vätgas kyla? Vatten krävs för att bränslecellen ska fungera. Men Toyota Mirai klarar en kallstart efter 17 timmar i minus 30 grader. Inom 70 sekunder ska bränslecellen ge full effekt. Hyundai Nexo är testad i Sverige och ska också klara -30 utan problem.

Är det energieffektivt att köra vätgasbil? Nej. Inte jämfört med en batteribil. Jämfört med en bensinbil kommer man enligt Vätgas Sverige ungefär dubbelt så långt på samma energimängd. Men då finns inte energiförlusterna för produktion, transport och lagring av vätgasen med i kalkylen. Samtidigt ska man hålla i minnet att batterielbilen kräver mycket energi när den tillverkas.

När uppfanns bränslecellen? 1838 tillverkade William Robert Grove ett vätecellsbatteri, även om han inte kunde förklara hur det fungerade. 1893 bevisade Wilhelm Ostwald hur en bränslecell fungerar och vilka beståndsdelar som behövs. 1966 visade GM upp en fungerande bränslecellsbil och Honda, Mazda, Mercedes och Toyota introducerade konceptbilar på 90-talet.

Hur fungerar en bränslecell? Vätgas och syre omvandlas via en kemisk reaktion till elektricitet. Ut kommer också vatten. Vätgas skickas genom ett platinummembran och protoner och elektroner bildas. Elektronerna lyckas inte gå igenom en elektrolyt utan leds en omväg och blir elektricitet, när de tappat sin laddning återförenas elektronerna med protonerna och det bildas vatten. Verkningsgraden i en bränslecell är cirka 70 procent. En bensinmotor har en verkningsgrad på 20–35 procent och en dieselmotor på 30–45 procent. Elmotorn ligger runt 95 procent.

Hur är livslängden på en bränslecell? Toyota garanterar att bilen ska fungera i 15 år. Bilens garanti är 5 år eller 15.000 mil. Bränslecellens effektivitet avtar enligt uppgift med en procent per år. 15 år = 15 procent. Hyundai Nexo har 5 års garanti utan milbegränsning.

Enligt uppgifter från Tesla-ägare tappar en Teslas batteri ungefär tio procent sett över 30.000 mil, men det kan variera.



[Provkörning: Hyundai Nexo – bränslecell är framtid, eller?]



[Toyotachefen om nya vätgasbilen: ”Prislappen fortfarande en utmaning”]



[Hyundai Nexo är den nya vätgassuven som ska klara svensk vinter]



[Här är nya Toyota Mirai: Vätgasbilen blir betydligt snyggare – och bakhjulsdriven]



[Tanka vätgasbilen Hyundai Nexo – så går det till]



[Renault vänder om – nu kommer två nya vätgasmodeller]

Av Elias Medelberg

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

3. Nu får Geely kinesisk konkurrens i Daimler

27 november 2019

Volvo-ägaren Geely är största aktieägare i Daimler-koncernen med 9,7 procent av aktierna. Men nu får Geely konkurrens av landsmännen i BAIC som har förklarat att de planerar att skaffa sig kontroll över fler än de fem procent av aktierna som säkrades så sent som i juli.



Geely köpte via skalbolag i Hongkong på sig fler och fler aktier i Daimler innan det 2018 blev offentligt att Li Shufu och Geely kontrollerade hela 9,7 procent av Daimlers aktier. Delägandet har sedan dess resulterat i att Geely tagit över en del av Smart och att Geely och Mercedes tillsammans ska utveckla en helelektrisk Smart.

Nu är det ytterligare en kinesisk tillverkare som vill investera i Daimler. BAIC och Daimler har redan ett samarbete i Kina i gemensamma företaget Beijing Benz Automotive och det är för att säkra sina investeringar där som BAIC vill köpa på sig Daimler-aktier.

I juli tog BAIC kontroll över fem procent av aktierna i Daimler och under en konferens med investerare förklarade BAIC att de gärna köper fler. BAIC har använt banken HSBC för affären och i fredags förklarade banken att BAIC har 5,23 procent av aktierna. När aktieägandet steg över fem procent meddelades Daimler. Varken BAIC, Daimler eller Geely har velat kommentera affären.

Genom Beijing Benz Automotive sköter BAIC Mercedes fabrik i Peking. Daimler och BAIC samarbetar också i lastbilstillverkaren Foton Daimler Automotive och i BluePark som nyligen uppfört ett nytt batterilabb i Peking. BAIC har även ett partnerskap med koreanska Hyundai Motor. Beijing Hyundai Motor Company bygger Hyundai-bilar för den kinesiska marknaden.

Jan-Erik Berggren

4. Audis nya super-suv lika snabb som Lamborghini

2019-11-28

Bild-special: Äntligen premiär för RS Q8 med 600 hk



Nu släpper Audi första bilderna på nya super-suven RS Q8.

Bilen har 600 hästkrafter och toppar 305 km/h men är enligt Audi ganska miljövänlig med mildhybridteknik och cylinderavstängning.

Välkommen till Audis underbara värld – inom ett dygn har tillverkaren presenterat två sport-suvar. I natt visades e-tron sportback upp – en nollutsläppsbil. I kväll är det dags för en annan ytterlighet: RS Q8 med en fyraliters dubbelturbo-V8 på 600 hk som skickar upp monster-suv:en till 305 km/h. Vilken väljer du?

Faktum är att RS Q8 är lika snabb som koncernsyskonet Lamborghini Urus om du väljer till Dynamic-paketet. Bilen har en lite svagare V8 än Lambo, men 600 hk och 800 Nm är tillräckligt för att klara 0-100 på 3,8 sekunder och toppfarten är 305 km/h.

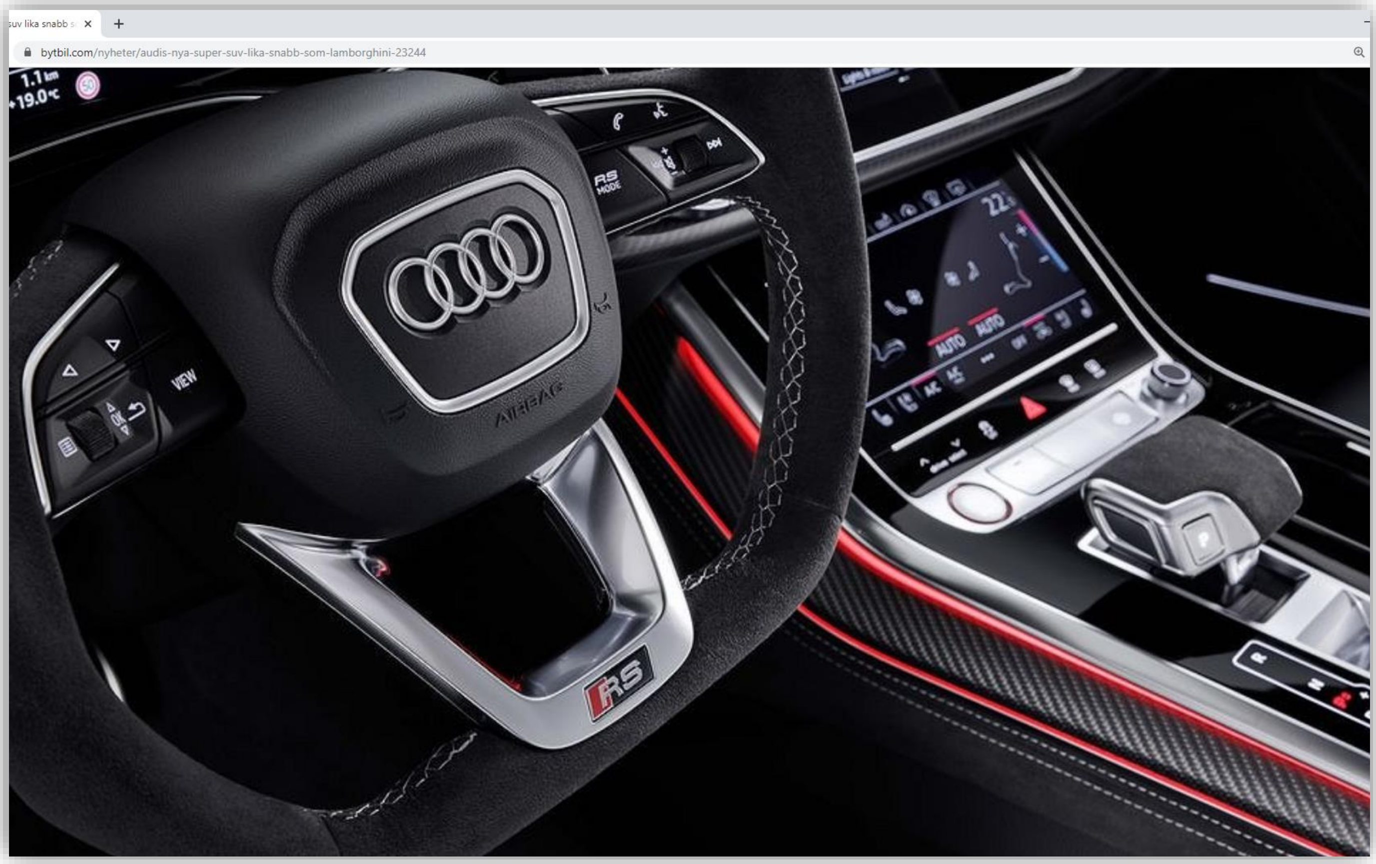
Bilen har ett quattro-system med elektronisk fördelning av fyrhjulsdriften och kan skicka upp till 70 procent till framhjulen, men om situationen så kräver fördelas kraften om till bakhjulen som maximalt kan driva med 85 procent av den tillgängliga drivkraften. Enligt Audi är V8:an inte ett så stort miljömonster som man kan tro. Den har både mildhybridteknik och stänger av cylindrar när du inte gasar för hårt.

Utsidan av RS Q8 har fått sig en rejäl omgång av Audis Sport-avdelning. Till att börja med har de satt på bilen de största hjul en produktions-Audi någonsin har haft: 22-tummare med 295/40-däck. 23-tummare finns som tillval! Andra yttre attribut som är svåra att missa är ovala slutrör, större luftintag, takspoiler, RS-grill och specialla stötgångare. Det finns nio olika exteriörfärger att välja mellan.



Bakom 22-tummarna finns det rejäla bromsskivor. Diametern är 420 mm fram och 370 mm bak, väljer du keramiska bromsar är de ytterligare 20 mm större.

Bilen börjar levereras under första kvartalet nästa år. I Tyskland kommer den att kosta från 127.000 euro, så räkna med runt 1,4 miljoner kronor i Sverige. Det får betraktas som ett fynd med tanke på att bilen kör jämnt med en Urus.



Redaktören bytbil

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

5. Provkörning av elbilen MG ZS EV

25 november 2019

Mycket vatten har runnit i Gula Floden sedan Rover och MG såldes till kinesiska SAIC. Men nu gör kineserna comeback i Europa. Dragplåstret är en eldriven kompaktsuv – MG ZS EV!



När planerna på att låta MG göra comeback i Europa blev offentliga hävdade Peter Gabriels, Europa-chefen, att MG aldrig har glömts bort.
”MG är som Alfa Romeo. Det är mycket svårt att förstöra varumärket.” sade Gabriels till branschtidningen Automotive News.



Om man ska lansera ett nytt bilmärke 2019, hur göra? Börja med en suv i mellanklassen som enbart drivs på el så klart! Nästa år har MG ZS EV premiär i Sverige.



Design som vilken Mazda eller Kia som helst. Retar just ingen.

Med tanke på det italienska märkets kräftgång vet jag inte om han var ironisk. Hur som helst – nu ska MG återetableras och den första MG:n för Europa visas för pressen i gruvstaden Genk i Belgien. För att hjälpa motorjournalisterna att minnas det som för 50 år sedan var ett grandiost sportbilsmärke – lika brittiskt som stela lik i Midsomer och Harris tweed – möts vi på flygplatsen av fyra MGB som ska ta oss till presseventet.

Ett smart drag. Dels blir man alltid glad över att få köra några mil i en gammal MG, dels påminns man om hur mycket bättre den nya modellen är.

Helt ny är den förstås inte. MG ZS har sålts sedan 2017 i Kina med bensinmotorer på 1,0 respektive 1,5 liter. Tidigare i år kom den eldrivna versionen ut på den kinesiska marknaden, och det är bara den modellen som tar klivet till Europa.

Namnet liknar inget annat. MG ZS EV? Det låter som någon i Kina har vänt på en nätverksrouter, läst lösenordet på baksidan och tänkt ”hm, det här blir nog ett bra bilmodellnamn…”

Några hårda fakta. Längd 4,31 meter, tolv centimeter kortare än Volvo XC40 och 15 centimeter längre än Hyundai Kona Electric. Batteriet är på 44,5 kWh vilket i den nya WLTP-cykeln räcker till 26,3 mil. Priset är 29 900 euro i Holland, vilket med en svensk, högre moms och bananrepublikkurs på kronan kan översättas till konkurrenskraftiga 330 000 kronor.

Hyundai Kona Electric har några mil mer i räckvidd, 29 mil, men kostar hela 359 900 kronor. Framför allt lovar MG något som de flesta konkurrenterna inte kan. Snabb leverans.

– Vi har en båt som är på väg hit, vi har tillverkat 4 500 elbilar som ska till Europa. Andra tillverkare bara pratar. Våra bilar behöver kunderna inte vänta på, de är redan på väg, säger Frank Meijer, marknadsdirektör för MG.

Det är förstås en sanning med modifikation. Skeppet som kommer lastat med kinesiska el-MG håller nämligen kurs mot Norge. Där finns Europas otåligaste elbilskunder. Till Sverige kommer MG först nästa år, så visst måste du vänta på din elektriska MG.

På presstillställningen är det befriande lite folk, men ännu färre MG SZ EV. Vi murvlar får dela upp oss, vissa får börja med att tala med MG-cheferna. Jag drar vinstlotten och börjar med det viktigaste – bilen.



Trots att ZS från början inte är byggd som ren elbil har man lyckats med paketeringen. Bra utrymmen!

Det första som slår mig är… ingenting alls. Visst, den ser modern ut, men det finns inget som sticker ut i designen. Stor grill, svagt lutande fönsterlinje som viker uppåt vid bakre takstolpen. Den ser ut som alla andra. Som alla andra storsäljande, populära kompakt-suvar, kan jag tillägga. Designen är måhända anonym, men lär knappast skrämma bort några kunder.

Jag sätter mig tillrätta i en ganska snäv stol, klädd i kinesiskt polyuretan-skinn som är standard i den högre utrustningsnivån Luxury. Jag vet inte hur detta djur ser ut, men merpriset för paketet är måttliga 22 000 kronor. Förutom ”PU-skinn” får jag elstyrd förarstol, värme i framstolarna, backkamera, soltak och döda-vinkel-varning. Taget!

Färdriktningsväljaren – alltså växelspaken – är i form av ett vred, med lite Jaguar-vibbar över designen. Med ett högervrid landar jag i ”Drive”, och elmotorn på 143 hästkrafter suger tag i bilen. Den känns stark, vridmomentet på 353 Newtonmeter är på elmotorvis tillgängligt direkt. 0-100 km/h tar 8,2 sekunder.

Instrumentering är konventionell, med sedvanliga mätartavlor framför rattkransen, och en tryckkänslig åttatums skärm i mitten av instrumentpanelen. Värmen ställs i separata reglage, och det är för ovanlighetens skull en manuell luftkonditionering, ingen klimatautomatik. Ovanligt i prisklassen över 300 000 kronor.

Inga konstigheter än så länge. Bevisligen kan man bygga bilar i Kina, landet är världens största bilproducent med en produktion på 23 miljoner bilar per år. Men hittills har få bilar exporterats, Kina-tillverkade Volvo S90 och XC60 är undantag. Den här MG:n är den första Kina-konstruerade och Kina-tillverkade bilen som lanseras över hela Europa. Okej, jag blundar för några kortvariga projekt som kom och gick i södra Europa, Land Wind, Brilliance och några till.

Kvalitetskänslan är ”sådär”. Den ger inga Audi-vibbar, men det finns heller ingen lågpriskinesisk bismak. Den här bilen har samma hårdplastytor på dörrsidorna som vilken Seat, Peugeot eller Volkswagen som helst.



Som i vilken Seat eller Peugeot som helst. Bra funktion som inte retar någon.

Men synen på vissa detaljer skiljer sig mellan Europa och Kina. På mittplatsen bak saknas till exempel nackskydd. Det måste MG rätta till innan bilen börjar säljas 2020. Att ratten inte är ställbar i längdled är också ovanligt i dag.

Toppfarten är begränsad till 140 km/h. I motorvägsfart märker jag av vindbrus från A-stolparna, men överlag går bilen tyst. Med en längd på 4,31 meter är den stor nog för hela familjen, och dessutom får några väskor plats. Lastgolvet har två nivåer och påminner i konstruktionen mycket om Skodas lastgolv. Med tanke på att batteriet är på 44 kWh har de gjort en bra paketering.

Standard är autobroms, adaptiv farthållare och filhållare. Men filhållaren är den mest diskreta jag har provat. Först halvvägs ner i diket puffar den tillbaka bilen till vägbanan.

Baksätet är mjukt stoppat, som i en gammal amerikanare, kanske är även det en skillnad mellan europeisk och kinesisk bilkultur.

Det kanske mest intressanta med en ny elbil är räckvidden. 26 mil säger fabrikens WLTP-test, och den siffran känns väldigt realistisk. I färddatorn får jag fram att jag har snittat 1,75 kWh per mil under min provtur. Vilket motsvarar omkring 25 mil i räckvidd. En ganska normal elförbrukning, men mer än vad de snåla elbilarna från Kia och Hyundai drar.

Men hur kunde man glömma nackskyddet i baksätet? Jag frågar doktor Pu som ser ut som ett frågetecken när jag frågar om det saknade nackskyddet. Det är nog helt enkelt ingen tradition i bil-Kina.

Från det fabriksägda europeiska importbolaget kommer Frank Meijer, marknadsdirektör. Personligen tror jag att det är den organisationens arbete som i högre grad kommer avgöra framgången i Europa för nya MG.

Bilen tycker jag nämligen känns helt okej för sitt pris. Batteristorleken är bra tilltagen, men den borde ha räckt till några mil extra räckvidd. Speciellt med tanke på att MG ZS EV är en ovanligt lätt elbil, under 1 600 kg.



Växelpuck likt den hos en annan engelsk herre. Jaguar har länge haft den lösningen.

Ombordladdaren är på hela 7,4 kW vilket ger bra laddtider i hemmagaraget, om du kostar på en stark väggbox. Från snabbladdare kan man via CCS-kabel ladda 85 kW. Det betyder att du i bästa fall kan ladda ett tomt batteri till 80 procent på 40 minuter och därmed få ytterligare 20 mil i batteriet.

Men hur villiga är dagens kunder att köpa ett för många nytt och okänt bilmärke? Att farfar körde MG, spelar det någon roll i dagens bilmarknad? Svårigheterna är många, speciellt eftersom MG planerar att sälja bilarna via nätet, utan mellanledet med bilhandlare. Kunderna ska få offerter ”online” och sedan göra upp affären med importören direkt.

Under 2020 lovar MG-importören att verksamheten ska vara igång, med ett antal ”brand-stores” och provkörningsställen. Frank Meijer är optimistisk.

– Vi har tre unika fördelar. Priset, utrustningen och det faktum att vi kan leverera bilar direkt. Vi räknar med att sälja 2 000-3 000 bilar redan i år, säger Frank Meijer.



Den provkörda bilen saknade nackstöd i baksätet,
något som MG måste åtgärda för att få sälja bilen.



Frank Meijer – marknadsdirektör, MG Europa.

Sex frågor

Underlättar det att det är en elektrisk bil vid introduktionen av ett nytt märke?

– Vi skulle också kunna introducera MG-bilar med förbränningsmotorer. Men då är konkurrensen mycket större och det gör det svårt att etablera ett nytt märke. Dessutom minskar marknaden. Med elbilar är det tvärtom. Marknaden ökar tvåsiffrigt varje år. Vi kommer därför att etablera MG som ett renodlat elbilsmärke, det kommer en till modell 2020, och ytterligare en elbil 2021.

Kommer det även laddhybrider?

– I Sverige och Tyskland finns bra subventioner för laddhybrider, och därför överväger vi att lansera en laddhybrid redan nästa år på dessa marknader.

Hur mycket hjälper det att märket är MG?

– Vi undersökte den frågan mycket noga. Frågan var om folk i Europa fortfarande kom ihåg MG. Det visade sig att även unga människor, i 20-25 års-åldern, minns märket. Många har någon i familjen som har haft en MG. MG har också världens största bilklubb. Strategierna från förr är också ganska lika. MG var en överkomlig sportbil för vanligt folk, precis som MG i dag, fast på elbilsmarknaden. **Påverkar det faktum att bilen är från Kina?**

– I dag är det ett plus. De flesta nya teknikprodukter i dag tillverkas i Kina, mobiltelefoner, datorer med mera. Produktionskvaliteten är mycket hög i Kina.

Men hittills har inget kinesiskt märke etablerat sig i Europa.

– Jag håller inte med. MG är inget kinesiskt märke, precis som att Volvo inte är ett kinesiskt märke. De bara ägs av kinesiska bolag. De tidigare försöken att etablera kinesiska tillverkare i Europa har gjorts av mindre tillverkare. Vi ägs av SAIC, världens 7:e största biltillverkare. Det är en helt annan sak.

SAIC har ägt Rover och MG i tolv år. Varför har det dröjt till nu med export till Europa?

– Omständigheterna måste vara de rätta. Nu ser vi en stark efterfrågan på elbilar. Många andra tillverkare har problem med att få fram elbilar, men vi har färdiga produkter. Dessutom är vår affärsmodell helt annorlunda. Europeiska tillverkare tjänar mindre på att sälja elbilar. Men de måste sälja en viss mängd elbilar för att klara CO_2-kravet på 95 gram. Så därför gör de en kalkyl och ser hur många elbilar de behöver sälja. Vår situation är den motsatta. Vår bas är elektrisk. Ju mer vi säljer, desto mer tjänar vi.



I Nederländerna finns redan MG ZS EV för 29 900 euro, men det är i belgiska Genk som Mikael Stjerna kör bilen.

Det här är nytt!

Märke: Det var ett tag sedan MG såldes i Sverige. Nu är det nya, kinesiska ägare och det första kinesiska märke som nyetableras på den europeiska marknaden. Blir de uthålliga?
Online: MG ska säljas via internet, utan traditionella bilhandlare. Kommer online-försäljning att fungera?
Lätt: MG ZS EV med 44 kWh batteri väger 1 593 kg med förare.

MG ZS EV

Pris: Ej fastställt, ca 330 000 kronor. Säljstart i vinter. Elbilsbonus 60 000 kronor.

Motor: Elmotor 143 hk (105 kW), batterityp lithiumjon, 44,5 kWh.

Kraftöverföring: Motor fram, framhjulsdrift. 1-växlad reduktionslåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak torsionsaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,1 meter.

Bromsar: Skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u. tum, däck 205/60 R16.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 259, längd 431, bredd 181, höjd 164, spårvidd f/b 153/154. Markfrigång i.u. Tjänstevikt ca 1 593, maxlast 357, max släpvagnsvikt i.u. Bagagevolym (VDA-liter) 448 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 8,2 s, toppfart 140 km/h.

Elförbrukning (NEDC): Blandad körning 1,38 kW/mil. Räckvidd (WLTP) 26,3 mil.

Garantier: Nybil i. u, rostskydd 10 år. Batteri 8 år/15 000 mil.

Skatt: 360 kronor per år.

Rivaler



Volkswagen ID.3
Bilen alla elbilar kommer att jämföras med framöver är ID. 3, oavsett biltyp. Samma pris, längre räckvidd, förmodligen rymligare men leverans först andra halvåret 2020.
Pris: Ej fastställt, ca 330 000 kronor.



Hyundai Kona Electric
Med lilla batteriet på 39 kWh har Kona Electric snarlik batterikapacitet, men räckvidden i WLTP är faktiskt längre, 28,9 mil. Kona är 4,16 meter lång, kortare än MG ZS.
Pris: 359 900 kronor.

GALLERI
MG ZS SUV
24 bilder

Mikael Stjerna



Snabblektion om MG

MG har en minst sagt rörig historia. Märket ingick under 1980-talet i Rover-gruppen som såldes till BMW 1994. Affärerna gick inte bra och BMW styckade bolaget år 2000. Ford köpte då Land Rover-enheten, medan Rover-MG gick till en grupp engelska investerare. Dessa höll ut till 2005 då bolaget ställer in betalningarna.

En mycket rörig företagskonkurs slutar med att gamla Rover 25 och Rover 75 fortsätter tillverkas i Kina av Nanjing, ett bolag som 2007 köps av det större bolaget SAIC. De kinesiska modellerna säljs under märkesnamnen MG och Roewe, eftersom rätten till varumärket Rover behålls av BMW.

2011 presenteras MG6, den första nya MG-modellen på 16 år, som följs av den mindre MG3 2013, och MG GT 2014. Kompaktsuven MG ZS lanseras 2017 i Kina, och den större MG HS presenteras 2018.

Totalt såldes 346 000 MG-bilar under 2018, vilket var en kraftig ökning jämfört med 2017.



Feber

6. Fisker Ocean kommer kosta 379 dollar i månaden

2019-11-28 kl 17:40

Orderböckerna är nu öppna



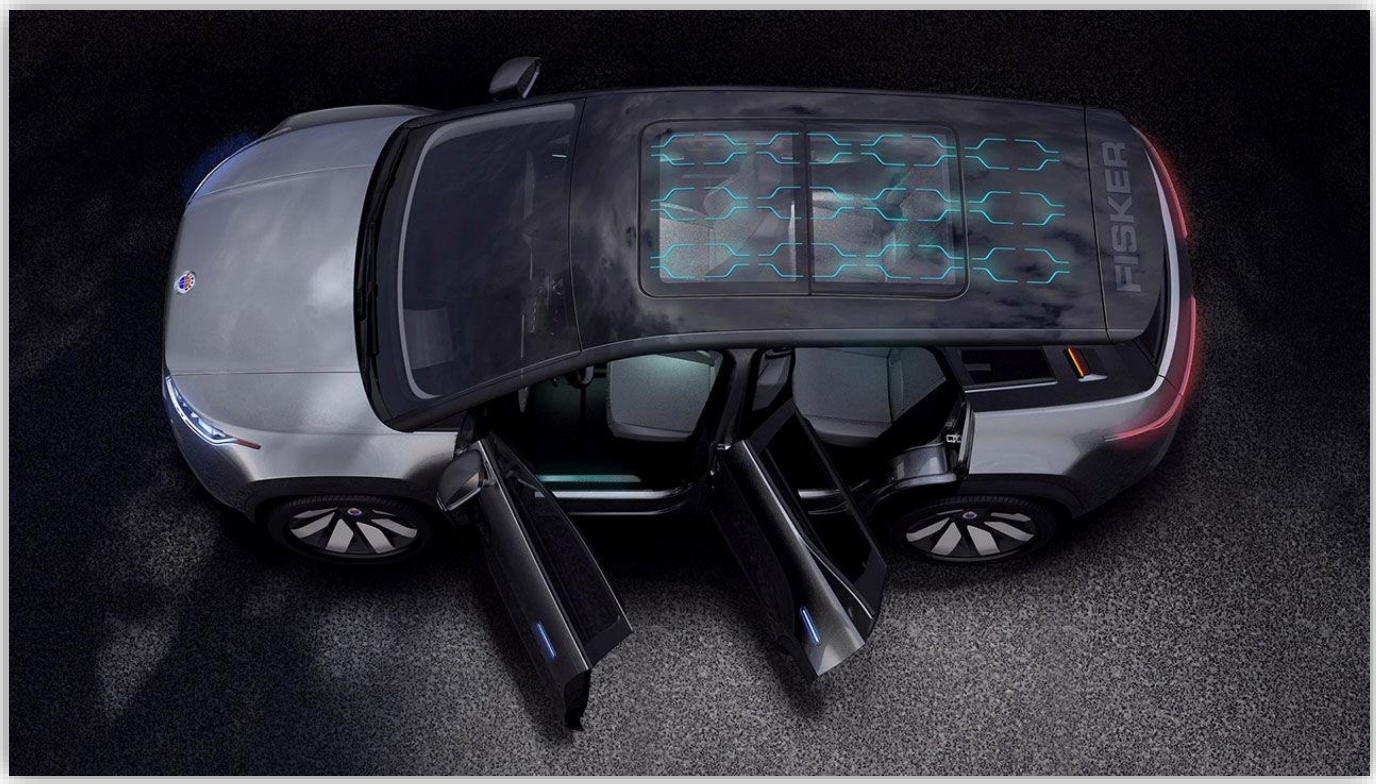
I början av månaden fick vi reda på lite mer kring Fiskers nya helt eldrivna SUV Ocean. Nu i samband med att orderböckerna har öppnat får vi reda lite mer på hur upplägget kring om man vill ha en ser ut. Tidigare sades det att man endast kommer att kunna prenumerera på bilen men man verkar kunna köpa loss den direkt om man skulle vilja det också, vad det kostar framgår dock inte. Men vill man prenumerera betalar man först 2999 dollar som en deposition plus 250 dollar i reservationsavgift. Sen efter det gäller 379 dollar i månaden och det verkar inte finnas några krav på hur lång eller kort tid man måste låna bilen. Service ingår i kostnaden och man får köra upp till 4800 mil (30.000 miles) om året. Fisker kommer och lämnar bilen till dig och hämtar den när du avslutar din låne-period.

Det kommer att finnas fem stycken olika utrustningsnivåer och mer om dessa ska presenteras någon gång nästa år. Vi har inte heller fått någon direkt information kring prestanda och liknande utan bara att bilen får ett batteripack på 80 kWh och att räckvidden kommer att ligga på mellan 40-48 mil.

2021 kommer de som reserverat att bli erbjudna att testköra bilen, gillar man den inte får man då sina 250 dollar tillbaka. Planen är att tillverkningen av produktionsversionen ska dra igång i slutet av 2021, den 4 januari nästa år ska den visas upp ordentligt.

via Autoevolutionfiskerinc.com +





AV BOBBY GREEN

NyTeknik

7. Svänghjulsteknik ger snabbare laddtider för elbilar

2019-11-27 07:00

I Prag testas en ny typ av snabbladdare med svänghjulsteknik. Tekniken laddar elbilar dubbelt så snabbt jämfört med vad vanliga elnätet klarar av.



Israeliska Chakratec har tillsammans med Skoda öppnat en snabbladdningsanläggning i Prag för elbilar.

Svänghjulet är inte precis en modern uppfinning, men däremot finns det många innovativa och futuristiska användningsområden för det. En sådan står israeliska Chakratec för som har utvecklat en form av elbilsladdare där de använder den tusenåriga tekniken. Det rapporterar Teknisk Ukeblad.

Chakratec kallar sin lösning får "Kinetic Power Booster" och själva grunden är ett mekaniskt svänghjul monterat i en vakuumbehållare. Systemet agerar lastbalanserare och absorberar överskottsel från elnätet. Varje laddbooster har en kapacitet på 3 kWh, och kan kopplas ihop till ett större system.

Elen accelererar svänghjulet och energin sparas som kinetisk energi – för att sedan omvandlas tillbaka till el när en bil behöver laddas.

Jämför svänghjulstekniken med toalettank



Kinetic Power Booster, från israeliska Chakratec.
En enhet är på 3 kWh.

Företagets vd, Ilan Ben-David, liknar lösningen med hur en toalett fungerar. För att kunna få en tillfredställande spolning räcker det inte med det vanliga trycket i vattenledningen. Därför samlas vatten i en tank – och när det är dags för sköljning av porslinet så töms denna. Samma princip är det på deras snabbladdare.

I Prag har företaget satt upp en testanläggning i samarbete med Skoda. I ett pressmeddelande från Skoda framgår det att de testade att ladda två exemplar av sin nya elbil Citigo parallellt. En med laddning från elnätet, och en som kopplades in till Chakratec-laddaren. Den senare uppvisade dubbelt så hög laddeffekt.

Svänghjul ger snabbladdning möjlig på fler ställen

Laddaren kan således göra det möjligt att ha snabbladdare även på platser där det lokala elnätet har låg kapacitet. Och i jämförelse med exempelvis laddare som använder batterier som mellanlagring ska det enligt det israeliska företaget vara mer miljövänligt, då det inte kräver kemikalier eller mijöskadliga material. Dessutom ska de ha en livslängd på 20 år.

Men finns det då inte en baksida? Jo, självklart. Efter att ha genomfört en laddning så måste svänghjulet accelereras upp igen – och för den 100 kW-station som man ställt ut i Prag tar det ungefär 45 minuter för att vara klar för en ny rond.

FELIX BJÖRKLUND

NyTeknik

8. Ny studie: Utsläppen från batteritillverkningen har minskat

2019-11-28 15:29

Elbilarnas batterier är inte så stor miljöbov som har befarats. I en uppdaterad studie konstaterar IVL Svenska Miljöinstitutet betydligt lägre klimatpåverkan från batteritillverkningen än tidigare.



Produktionen av elbilsbatterier är en viktig pusselbit i elektrifieringen av fordonsbranschen.

IVL Svenska Miljöinstitutets metastudie om klimatutsläpp från tillverkning av litiumjonbatterier väckte stor debatt när den publicerades 2017. Slutsatsen var att produktionen kan anses ge upphov till mellan 150 och 200 kilo koldioxidekvivalenter per kilowattimme batterikapacitet (kg CO2-ekv/kWh). Resultatet byggde på att elen som behövs för tillverkningen till 50–70 procent hade fossilt ursprung.

Nu har forskningsinstitutet publicerat en uppdaterad version av studien, som bland annat inkluderar livscykelanalyser utförda efter 2017. Det nya intervallet för utsläpp från tillverkning har denna gång beräknats till 61–106 kg CO2-ekv/kWh.

Orsaken är, enligt rapportförfattarna Lisbeth Dahllöf och Erik Emilsson, att batteriproduktion med nära nog fossilfri elanvändning har inkluderats i spannet: "Att den övre gränsen sjunkit beror främst på nya produktionsdata för cellproduktion, vilket inkluderar mer realistiska mätningar av energiförbrukningen i fabrikernas "dry-rooms"* i kommersiell skala samt en mer verklighetstrogen modellering av energin som går åt för att indunsta lösningsmedlet i anoden", skriver de i rapporten.

Författarna har gett livscykelanalyser med hög grad av transparens större vikt. Om även mindre transparenta studier tas med ökar maxvärdet från 106 till 146 kg CO2-ekv/kWh.

Tidig fas i industrialisering gav högt avtryck

Några av de livscykelanalyser som låg till grund för den förra rapporten hade några år på nacken och beskrev batteriproduktion i fabriker i en tidig fas av industrialiseringen. Det bidrog också till det högre avtrycket.

- De var pionjärer och körde inte för fullt. Nu har nya fabriker byggts som kört igång i stor skala, säger Lisbeth Dahllöf till Ny Teknik.

Det nya resultatet om 61-106 CO2-ekv/kWh speglar batterifabrikernas användning av fossil energi. Den lägre siffran, 61 kg, gäller för produktion med förnybar energi. Den högre siffran om 106 kg gäller för asiatisk batteriproduktion med mer fossilt i elmixen.

De båda sifferintervallen från 2017 respektive 2019 går dock inte att jämföra rakt av. Ett viktigt skäl är att återvinningen inte ingår i den färska rapporten. Den bidrog med cirka 15 kg CO2-ekv/kWh.

Skälet till att utsläppen från återvinning har exkluderats är för att resultaten enbart ska gälla från gruvbrytning till utlastning på fabriken (engelska: cradle to gate).

NMC-batterier har undersökts

Batteritypen som har undersökts är avsedd för elfordon och har så kallad NMC-kemi, det vill säga en katod bestående av nickel, mangan och kobolt.

Redan 2017 påpekade Lisbeth Dahllöf, som då skrev rapporten tillsammans med Mia Romare, att bristen på studier med jämförbara data var frustrerande. Även i den uppdaterade versionen pekar rapportförfattarna på denna brist: "Det finns fortfarande ett behov av mer data, särskilt eftersom de olika produktionsstegen kan utföras på olika sätt med olika effektivitet", skriver de.

De har även försökt använda sig av biltillverkares egna publicerade livscykelanalyser för åtta laddbara modeller. Av de undersökta analyserna var det dock bara i ett fall (VW Golv Blue-Emotion Concept Car 2012) som det gick att härleda ett specifikt avtryck från själva batteriet och som dessutom var jämförbart med resultat från de vetenskapliga studierna.

"Standardiseringen går åt rätt håll"

Sedan 2017-rapporten gjordes har nya EU-regler för produktkategorisering (PEFCR) kommit, vilka är tänkta att göra livscykelanalyserna mer standardiserade. Enligt Lisbeth Dahllöf går arbetet mot standardisering åt rätt håll.

- Det är bra med regler som PEFCR. Biltillverkarnas egna undersökningar är generellt sett inte transparenta och då kan man inte använda dem vetenskapligt, säger hon.

Förväntar du dig samma uppståndelse vid publicering av denna rapport som vid den förra?

- Nej, det gör jag inte. Vi har gjort uppdateringen för att folk ska läsa denna version och inte den gamla, som av vissa har använts med syftet att vi ska fortsätta med fossildrift, säger hon.

Såväl uppdateringen som den ursprungliga studien har finansierats av Energimyndigheten.

Fotnot:

Torrum ("dry-rooms") är utrymmen i batterifabriken där luftfuktigheten hålls lägre än 1 procent, eftersom litiummetall reagerar med vattenånga och då bildar litiumhydroxid, vätgas och värme, enligt Munters.

JOHAN KRISTENSSON

Konsulterna: Grafiten hotar att smutsa ned elbilarnas rykte

Här ska Northvolt visa att de klarar tekniken

9. Film: Lyssna på Aston Martins högvarviga V12-motor i Valkyrie

Publicerad 2019-11-27, 15:11

Här är den "flyby" du väntat på. Vid 10.500 rpm ger V12:an på 6,5 liter 1.150 hk och vi säger som vi alltid gör – skruva upp ljudet!



Det var vid ett kundevent som nya Valkyrie fångades på film.

FILMER*:** ***https://youtu.be/wlnx0GXswEw
https://youtu.be/pk8ZrN__nmA
https://youtu.be/Lktppb6Qtek

I somras släppte Aston Martin ett filmklipp från Silverstone där nya hyperbilen Valkyrie körde några testvarv. Filmen blev en total besvikelse då det inte gick att höra den underbara V12:an sjunga ut ordentligt.

Men under den gångna helgen hade Aston Martin ett event för tilltänkta kunder där man visade upp Valkyrie. Filmer från uppvisningen har letat sig ut på YouTube och nu kan vi äntligen höra V12-motorn utan störande musik.

Det är legendariska Cosworth som konstruerat sugmotorn till Aston Martin. Förutom ett underbart ljud, imponerande låg vikt (206 kilo) och ett brutalt effektuttag har V12:an en motorsång som påminner om gamla F1-bilar. Kanske inte så konstigt med tanke på att det är Cosworth som konstruerat.

Lyssna på filmen: Aston Martins V12 sugmotor till Valkyrie ger 1.000 hk vid 10.500 rpm

Aston Martin Valkyrie har en 6,5-liters V12-motor på 1.150 hk – som låter fantastiskt

Aston Martin visar två nya mittmotorbilar – AM-RB 003 och Vanquish Vision Concept

Det här vet vi om Aston Martin Valkyrie:

• Valkyrie ska byggas hos Aston Martin Special Operations i Gaydon (Warwickshire) som tidigare gjort Aston Martin One-77. Första leverans är planerad att ske 2019/2020.

• Valkyrie får en helt nykonstruerad V12-motor (utan turbo) som får 1.150 hästkrafter vid 10.500 rpm. Maximalt vrid är 740 Nm vid 7.000 rpm. Motorn är givetvis mittmonterad och bilen får KERS energiåtervinning à la Formel 1.

• Valkyrie kommer att väga runt 1.000 kg.

• Valkyrie är skapad av en kolfiberstruktur med fokus på kraftigt marktryck, som skapas av bilens undersidor och i väldigt liten grad av påhängda vingar och spoilers, en konstruktion givetvis signerad Adrian Newey. (Enda vingen är en liten bakvinge som ska stabilisera bilen i hög fart).

• Fjädring och transmission sägs ha skapats från grunden av Newey och utvecklats hos Red Bull Advanced Technologies. Fjädringen är av F1-typ med push rods och vi kan förvänta oss ett aktivt fjädringssystem. Uppgifter säger att vi kan förvänta oss kurvkrafter på 4,5 G.

• Valkyrie blir tvåsitsig, men båda åkande kommer att halvligga med fötterna ovanför höftleden. Precis som i en Formel 1-bil.

• Valkyrie kommer att tillverkas i 150 exemplar för gatbruk – och ytterligare 25, enbart avsedda för att köras på racerbana.

• Prislappen för Aston Martin Valkyrie kommer att hamna på 2,5–3 miljoner pund (25-30 miljoner kronor).

Av Pär Brandt



Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

10. Ny fordonsskatt 2020 – bilföretag kan tvingas betala mellanskillnaden

26 november 2019

Många vill ha sina nya bilar levererade innan årsskiftet för att inte drabbas av den nya, WLTP-baserade fordonsskatten. Vad många inte vet är att om leveransen blir försenad kan bilföretagenbli skyldiga att ersätta konsumenten för den extra kostnad nya fordons-skatten innebär.



Den 1 januari 2020 förändras inte själva beräkningen av fordonsskatten, däremot börjar den baseras på koldioxidutsläppen beräknade enligt nya WLTP-körcykeln i stället för den äldre och mildare NEDC-körcykeln. Med WLTP blir CO_2-värdena högre vilket resulterar i högre fordons-skatt, framför allt under en ny bils tre första år då den så kallade malus-skatten råder.

Exempelvis kommer en fyrhjulsdriven Volkswagen Tiguan med 190-hästars dieselmotor att ha en fordonsskatt på 11 737 kronor per år under tre år från och med den 1 januari 2020. I dag har modellen en fordonsskatt som uppgår till 6 554 kronor. Från och med årsskiftet är fordonsskat-ten därmed 5 183 kronor högre än i dag (eftersom CO_2-värdet ökar från NEDC:s 143 g/km till WLTP:s 186 g/km).

Vilken skatten blir beror på när Transportstyrelsen registrerar bilen, görs registreringen en sekund innan årsskiftet (i teorin) är det lägre beloppet aktuellt, görs den i stället en sekund efter tolvslaget mellan 2019 och 2020 (återigen i teorin eftersom Transportstyrelsen sannolikt inte registrerar bilar vid nämnda tidpunkt) är det den högre fordonsskatten som gäller.

Leveranstider från biltillverkarna/återförsäljarna kan alltså påverka vilken skatt du ska betala för din nya bil. Men enligt M Sverige, tidigare Motormännens riksförbund, kan du vid leveransförsening få ersättning för den högre skatten.

– Den som beställt en bil vars leverans blir försenad kan ha rätt till ersättning för den högre skatten, säger Carl-Erik Stjernvall.

Men då gäller det sannolikt att ha leveranstiden på pränt, en form av garanterad leveranstid. Dock är det tveksamt om bilföretagen vill ge några sådana garantier i dag i och med omständigheterna.

M Sverige, som nedan bjuder på tre tips som kan vara värdefulla vid beställning av ny bil i samband med förändringen i fordonsskatten, skriver att motorbranschens har egna leveransvillkor som anger 16 veckors leveranstid för en fabriksbeställd bil eller 12 veckor för en ny bil generellt.

Fabriksbeställning
Om leveransen försenas utöver det som anges i leveransvillkoren ska bilföretaget som har sålt bilen, ersätta dig som konsument för den extra kostnad som den högre skatten innebär.

Lagerbil
Det brukar gå snabbt att få ut en lagerbil som redan väntar i bilhallen, men avtala för säkerhets skull om ett datum då leverans ska ske.

Osålda bilar tagna i trafik
Var uppmärksam kring fordon som ställts på i trafik innan årsskiftet av bilhandlaren själv. De slipper höjd skatt, men samma dag som bilen ställs på börjar garantiperioden ticka.
Var gränsen går för vad ett bilföretag eventuellt kan bli skyldigt att kompensera återstår att se. Räkna inte med hela bilens livslängd utan maximalt under de tre så kallade malus-åren.

Mattias Rabe

DINAPENGAR.se

11. Efter kritikstormen: Nya skatteregler för husbilar

Publicerad 28 nov 2019 kl 12.43

Skattereglerna för husbilar ska ändras.



Regeringen har tagit till sig av proteststormen och backar efter den massiva kritiken.
– Kritiken har varit relevant. En husbil är något annat än en bil som man kör till och från jobbet varje dag, medger Magdalena Andersson (S), finansminister OCH husbilsentusiast.
1 september började **körcykelmetoden WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure) användas** för att räkna ut svenska fordons miljöpåverkan.
När detta tillämpas på fordonsskatten blir effekten på nya husbilar extra påtaglig.
För några år sedan var fordonsskatten omkring 5 000 kronor för en nyregistrerad husbil.
När systemet med bonus malus trädde i kraft 1 juli 2018 gick den upp till cirka 14 000 kronor.
Med den nya höjningen kan skatten hamna på 28 000 kronor per år de tre första åren för en nyregistrerad husbil.

SÅ BERÄKNAS UTSLÄPP OCH FORDONSSKATT
I lagstiftningen för WLTP finns övergångsregler fram till och med år 2021.
En husbil som bara har ett WLTP-värde kommer att bli beskattad utifrån det värdet.
En husbil som även har ett NEDC-värde (det gamla sättet att beräkna) kommer att bli beskattad utifrån det värde som är lägst av NEDC och WLTP (vanligen NEDC) om husbilen tas i trafik första gången senast 31 december 2019.
För fordon som tas i trafik första gången från och med den 1 januari 2020 gäller nya skatteregler som innebär att det värdet som är högst av NEDC och WLTP gäller för beskattning (vanligen är det WLTP).
Källa: Transportstyrelsen
På husbilstillverkaren Kabe i Jönköping blev effekt omedelbar och 25 anställda fick sägas upp under hösten.



Husbilar – allt vanligare på campingplatser.

Massiv kritik mot kostnadsökningen

Kritiken mot nya skattereglerna har varit massiv bland husbilsägare.

Detta har regeringen lyssnat på och backar nu kring skattereglerna och ger i dag Skatteverket i uppdrag att införa flexiblare skatteregler för husbilar.

– Det är helt korrekt som många påpekat – en husbil används inte som andra bilar eftersom det både är ett fordon och ett fritidsboende, säger finansminsiter Magdalena Andersson (S).

SÅ STÄLLER MAN AV HUSBILEN

Nuförtiden behöver man inte hålla på med pappersblanketten som ska rivas av, skrivas på och skickas in till myndigheterna (även om det fortfarande går). Laddar man ner appen ”Mina fordon” eller loggar in på Transportstyrelsen med bank-ID så fixar man avställning på nolltid.

Det finns dock en liten hake, det måste gå minst 15 dagar från avställning till påställning för att den ska gälla. Man kan alltså inte gå in i appen och ändra från dag till dag.

– Det stämmer att det finns en administrativ karens, så att det är först på 16:e dagen som ändringen gäller, annars räknas det inte som avställning, uppger Jonny Geidne, utredare vid Transportstyrelsen.

(ur en tidigare artikel i Expressen, 31/10 2019)

Husbilar skiljer sig från andra lätta fordon. De körs inte lika långt och inte lika frekvent. Detta ska beaktas i skattelagstiftningen.

– Vi tycker det är rimligt att husbilar ska beskattas för utsläppen när de körs, men samtidigt är det väldigt ofta husbilarna står stilla. Därför ber vi nu Skatteverket att se över att skattereglerna för att införa mer flexibla möjligheter, säger Magdalena Andersson.

I dag krävs att fordonet har varit avställt i minst 15 dagar eller att fordonet har bytt ägare under avställningstiden för att skatten ska återbetalas. Detta minskar möjligheterna för landets 100.000 husbilsägare att genomföra spontana resor och utflykter.

Magdalena Andersson beskriver ett önskvärt scenario:
– Man kör ju oftast husbilen några få dagar om året. Tanken är att man ska kunna använda den under Kristi himmelsfärds helg, ställa av den direkt efteråt för att enkelt ställa på den vid midsommarhelgen. Sen ställer man av den igen för att ställa på den vid semestern.
Frågan ligger varmt om finansministerns hjärta.
– Husbilen är fantastisk så tillvida att den både är ett fordon och ett fritidsboende. Att ha husbil skapar en otrolig frihet, säger Magdalena Andersson.
Som själv inte har husbil, men som semestrat i hyrd husbil och gärna gör det igen.
– Det var en fantastisk upplevelse, säger Magdalena Andersson.

SÅ MYCKET KAN DU SPARA PÅ FÖRSLAGET
Enligt finansministerns förslag ska det bli lättare att ställa av husbilen när man inte använder den om 15-dagarskarensen tas bort.

Räkneexempel:
Om du exempelvis kör en ny Dethleff Pulse T7051 ligger den årliga fordonsskatten i dag på 26 801 kronor.
Det blir cirka 73 kronor per dag.
Använder du bara husbilen enligt Magdalena Andersson scenario blir kostnaden denna:
Kristi himmelfärdshelgen: 4 dagar blir 294 kronor.
Midsommarhelgen: 3 dagar blir 220 kronor.
Semester: 25 dagar blir 1 835 kronor
Höstlov: 7 dagar blir 514 kronor.
Kostnad: 2 863 kronor
Tillbaka på fordonsskatten under avställd tid: 23 938 kronor.
Dessutom får du tillbaka en en del av premien på försäkringen den tid husbilen är avställd: 5 117 kronor (beräknad på en helförsäkring hos Länsförsäkringar.

LÄS MER: Spara tusenlappar på husbilens chockskatt

LÄS MER: Kolla om du drabbas av nya skattesmällen

LÄS MER: Nya skattechocken för bilägare vid årsskiftet

SKATTEREGLERNA FÖR HUSBILAR
Nya husbilar som är registrerade som personbil klass II omfattas av bonus–malus-systemet.
Systemet innebär att miljövänliga fordon ges en bonus samtidigt som fordon med höga utsläpp betalar en förhöjd fordonsskatt.
Användningen av husbilar skiljer sig dock från andra fordon eftersom de inte körs lika långt och ofta används som fritidsfordon.
I uppdraget ingår att utreda hur reglerna kan ändras så att skatt inte tas ut för husbilar som omfattas av bonus–malus vid avställningsperioder som är kortare än 15 dagar.



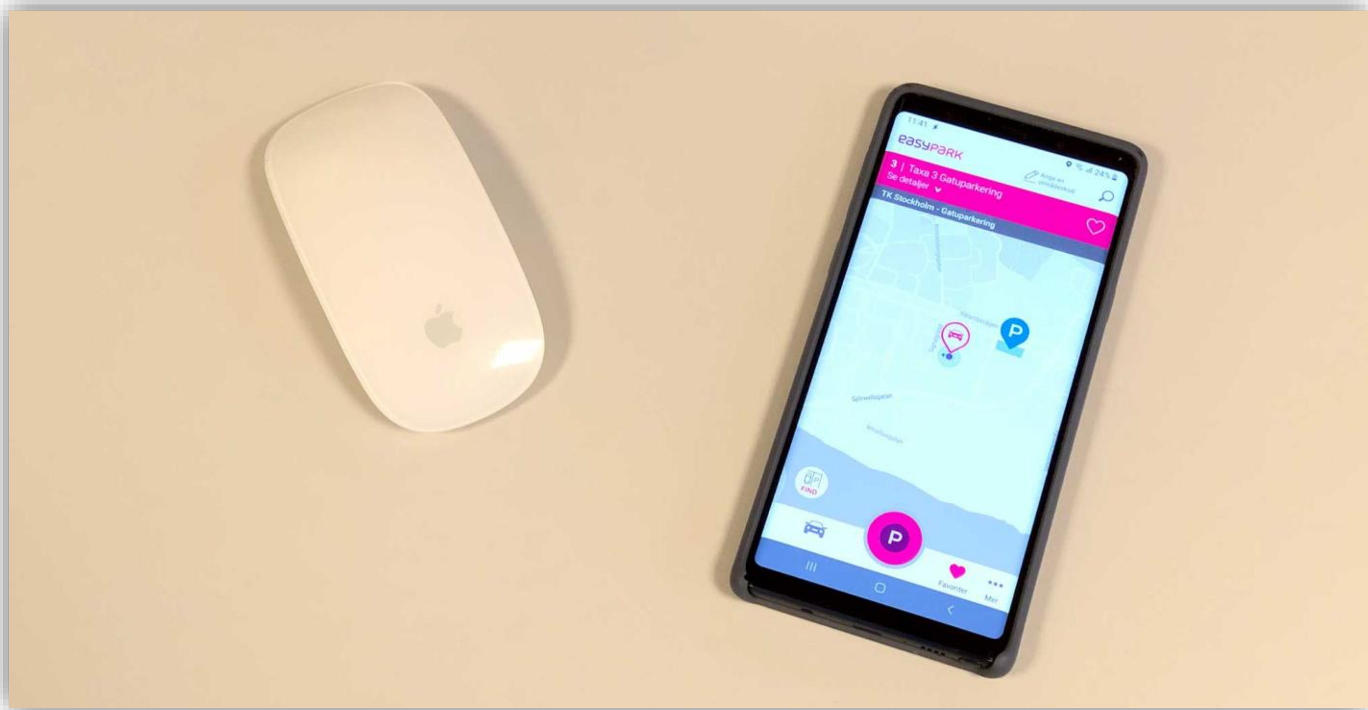
Kai-Anders Nilsson

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

12. Förvirrande många parkeringsappar i Sverige

27 november 2019

Konsumentorganisationen Sveriges Konsumenter kräver tydligare information om P-appar.



Fler och fler kommuner vill ha parkeringsappar på sina respektive parkeringar, men ungefär var tredje kommun är inte villig att betala de extra avgifter som app-företagen tar ut för sina tjänster.

I de fall där kommunerna inte vill betala för tjänsten tar app-företagen ut extra avgifter av konsumenterna för att få täckning för sina kostnader.

Men vilka extra kostnader det innebär syns sällan på skyltningen på parkeringsplatserna, utan det märks först när konsumenten laddar hem appen och ska sätta igång själva parkeringen.

Än mer problematiskt kan det bli när det finns olika appar att välja mellan på en och samma parkering, speciellt när kostnaden mellan apparna kan skilja sig åt.

Det kan i vissa fall vara flera kronor dyrare per timme beroende på vilken app du väljer, och det är oftast inget som syns klart och tydligt på skyltarna.

Den oberoende konsumentorganisationen Sveriges Konsumenter har reagerat på detta och tycker att det behövs en tydligare skyltning så att konsumenterna får reda på den totala kostnaden redan innan man har laddat ner appen och startat parkeringen.



Maria Wiezell, expert inom konsumenträtt hos Sveriges Konsumenter, tycker att konsumenten ska kunna förvänta sig enklare och tydligare information både på själva skyltarna och även i appen. Som det är nu kan det ibland vara väldigt krångligt att få reda på alla olika extra avgifter som kan tillkomma beroende på vilken app som används.

Några av de extra avgifterna kan till exempel vara kostnad för pappersfaktura, några tar ut avgift för faktura via sms eller mail. Vissa företag tar ut olika avgifter som läggs ovanpå själva parkeringsavgiften.

Samtidigt drar Sveriges kommuner in stora pengar på just parkeringsavgifter. Under 2018 var intäkterna minst 2,4 miljarder kronor vilket är en ökning med 50 procent jämfört med 2014. Hos Kronofogden har antalet ärenden som gäller obetalda fakturor från de sju företag som står bakom de största och mest använda parkeringsapparna ökat kraftigt. 2016 var antalet ärenden 7 732 och under 2018 hade det ökat till 16 530 ärenden. Nu skriver vi november månad och antalet ärenden ser ut att bli än fler 2019. Det kan röra sig om än fler ärenden då vissa av företagen använder sig av externa kreditföretag för att driva in fakturorna.

Företaget som har fått mest kritik är Inteleon, de ligger bakom appen SMS park som numera är uppköpt av Easypark.

Sveriges Radio genomförde en enkätundersökning med alla Sveriges kommuner och regioner under perioden 3 oktober och 20 november. Enkätundersökningen bestod av fem frågor där de frågade kommunerna bland annat om vilka lösningar de har gällande parkeringsappar. Enkäten visar att det kan finnas så många som sjutton olika appar att välja mellan, bara i Kalmar län finns det sex olika appar att välja mellan.

I Stockholms stad har intäkterna ökat med 74 procent sedan 2014 och under 2018 fick de in 804 miljoner kronor. Även om många användare tycker att det är smidigt att använda sig av parkeringsapparna har det framkommit kritik och antalet anmälningar har stigit kraftigt gentemot företagen bakom parkeringsapparna.

Patrik Lindgren

GRANTURISMO

13. Mercedes Benz SL Pagoda

Gran Turismo Magazine nr.1 2011

Mercedes klassiska roadster kan antingen vara en lysande affär eller din ruin. Vi guidar.



Om Mercedes klassiska Pagoda hade byggts i bara 5 000 exemplar istället för i knappt 50.000 under de nio år den var i produktion hade den med all sannolikhet kostat flera miljoner att köpa idag.

Tack vare det stora antalet tillverkade bilar – ungefär lika många som Porsche tillverkade av 911:an under samma period – kan du istället köpa ett exemplar i hyggligt bruksskick av denna designklassiker för en kvarts miljon kronor.

Med tanke på dess oomtvistliga kvaliteter som samlarfordon är det nästan att betrakta som en spottstyver. Mercedes-Benz Pagoda – som fick sitt smeknamn efter den pagodlik-nande formen på dess hardtop – uppfyller nämligen med råge alla de krav som eleverar en bilmodell till ikonstatus.

Pagodan – med internbeteckningen R113 – var en avkomma till den legendariska super-bilen 300 SL och dess folkligare tolkning 190 SL. Det tekniska släktskapet lyser igenom och är signerat en annan legendar – Rudi Uhlenhaut. Det är mannen som bar ansvaret för Mer-cedes segerrika silverpilar under efterkrigstiden och som var ansvarig för utveckling av både drivlina och chassi på Pagodan. Rudi gjorde, sin vana trogen, det mesta av både tester och utveckling av tekniken, som i huvudsak hämtades på hyllan från den övriga produk-tionen.

Mercedes 230 SL, som den första versionen hette när modellen presenterades 1963, var baserad på chassit från 190 SL, som förseddes med bredare spårvidd, en vässad motor från 220 SE och en stram och stilsäker kaross signerad artisten Paul Bracq.

Bracq var designchef hos Mercedes på 1960-talet och ansvarig för flera av Mercedes allra vackraste karosser från tiden, och Pagodan bröt med sin låga midjelinje och strama form ny mark för märket. Och detta utan att våldföra sig på märkesidentiteten. När Merca-fantasten äntrade sittbrunnen kunde han/hon nöjt konstatera att interiören hade ärvt de flesta av kännetecknen från 300 SL. Instrumentpanelens layout var i stort sett kopierad, och kvalitetskänslan i varje enskild detalj bedövande hög – även med den tidens mått mätt.



Tack vare användandet av aluminium i huv, baklucka och dörrar blev 230 SL inte mer än 25 kilo tyngre än den 30 hästar svagare 190 SL, vilket ledde till uppskattande men inte överdrivet imponerande testrapporter när fackpressen först provade bilen 1963. Sprinten till 100 avverkades på tio sekunder blankt och toppfarten var några kilometer hitom 200-gränsen. Den raka sexan hade fått en ganska vass kamaxel och behövde 4 000 varv innan den spratt till och började rusa mot de 150 hästar den utlovade. Motorn hade mekanisk bränsleinsprutning med separata pumpar till varje cylinder, men inte som på 300 SL-motorn direkt sprutande in till förbränningsrummet utan indirekt i insugsröret.

Den vackra hardtopen – i aluminium – var ingen nödlösning utan ett fullvärdigt tak som var tätt och vinterdugligt. Tre versioner av bilen tillverkades, värt att notera när man idag skannar marknaden. Coupé/Cabrioletversionen som har sufflett och hardtop och lasthylla bakom stolarna, Coupé (eller 2+2, båda beteckningarna förekommer) som saknar sufflettmekanism och istället har ett litet (med betoning på litet!) baksäte och så Roadster, som hade sufflett men ingen hardtop.

De flesta ägare har tydligen sett till att ha en hardtop, och mycket få bilar säljs utan den idag. Det går att eftermontera en sufflett i Coupén, men prylarna kostar en förmögenhet (bara sufflettramen går på 90 000 kronor som reservdel …). Även hardtopen är oerhört dyr som reservdel.

230 SL byggdes i 19 831 exemplar mellan 1963 och 1967, då den ersattes av 250 SL. Motorn övertogs från 250 SE, med längre slag och sjulagrad (istället för fem) vevaxel. Ändå har denna motor ett rykte om sig att hålla sämre än både 230:an och efterföljaren 280. Effekten bibehölls men vridmomentet ökades, vilket gav framfar- ten en mindre sportig och lugnare karaktär. Skivbromsar ersatte trummorna bak.



Modellen levde bara drygt ett år (5 196 exemplar tillverkades) innan 280 SL ersatte den redan 1968. 280-motorn var också hämtad från stora S-klass, med större borrning gav den nu både mer vridmoment och 20 hästar extra på toppen. Nu kunde äntligen Pagodan räknas in i 200-klubben, och med den mycket sällsynta femväxlade manuella lådan som fanns som option (och som det alltjämt betalas en rejäl slant extra för) kunde man hasta till 100 på nio sekunder blankt.

Men faktum är att de allra flesta av de totalt 23 885 exemplar som byggdes fram till 1971 av 280 SL förseddes med automatlåda, vilket både säger en del om var marknaden fanns, och vilket karaktär bilen har. Vikten hade nu ökat till en bit över 1,4 ton, och Pagoda fick ännu lite mjukare fjädring i 280-utförande, vilket slutligen gav den en utpräglad karaktär som glidare snarare än sportvagn. Med tanke på bilens föråldrade pendelbakaxel var det inte fel väg att gå – det gamla 190-chassit började nå vägs ände i slutet av 1960-talet.

Grundtipset för den som vill ha en så körglad och lätt Pagoda som möjligt är alltså att välja 230:an med manuell låda, och den som vill glida skönt en 280 med automat. De senare finns till salu i ganska stora mängder i USA just nu, och med rätt dollarkurs är det bara att dra över och skynda fynda!



Text av Gunnar Dackevall

Klassiker

14. Grattis Opel Senator!

Publicerad 9 december 2009, **text Carl Legelius**

Heter du Senator? I så fall, grattis på namnsdagen! Du är förmodligen en bil och kanske har lite svårt att läsa detta. Anna har också namnsdag i dag.



I slutet av 1970-talet hade Opels namngivartradition inom det nautiska området kommit till vägs ände. Uppföljaren till Admiral som presenterades hösten 1977 på bilsalongen i Frankfurt döptes till Senator och var i praktiken en förlängd Opel Rekord med ett extra sidofönster bak.

Det var en riktigt snygg bil, stringent formgiven och med en hel del pondus som standard. Senator A fanns faktiskt med fyrcylindrig tvålitersmotor från Rekord men de allra flesta hade den raka CIH-sexan från Commodore lurande bakom den kromrutiga grillen. Minsta sexan var på 2,5 liter, sedan följde 2,8 och 3,0 med som mest 180 hk.

Senator A tillverkades till 1986 för att sedan avlösas av Senator B som var en snofsigare upplaga av Opel Omega. Den tillverkades fram till 1993.

I Sydafrika såldes Opel Senator som Chevrolet Senator och i Australien som Holden Statesman. En Holden Senator har också funnits.



Senator 1978, första årsmodellen.



1984 uppdaterades karossen något, experterna pratar om Senator A2.
I bakgrunden står förstås en Monza.



Omega med tänder: Senator B.

SLUT